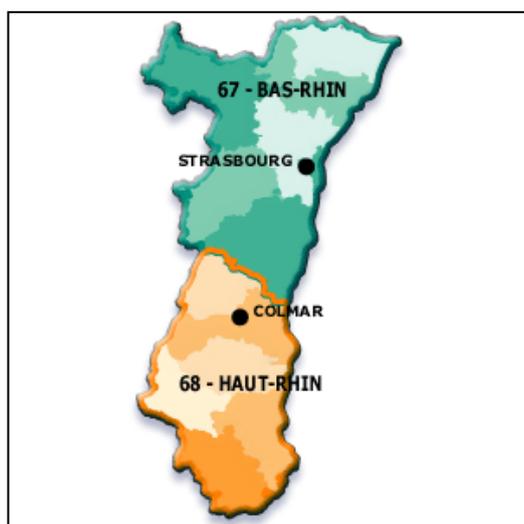


PORTRAIT DES SERVICES DE L'AUTOMOBILE EN ALSACE



I) Contexte général régional	3
a) Situation démographique et sociale.....	3
b) Economie - Marché du travail.....	4
II) La Branche en Alsace	7
a) Le parc de véhicules et les immatriculations.....	7
b) Emploi dans la Branche.....	10
1) <i>Structure de l'emploi</i>	10
2) <i>Les principales évolutions et enjeux de la Branche</i>	12
c) Demandeurs d'emploi dans la Branche	14
d) La formation initiale dans les métiers de la Branche.....	15

Ce portrait des services de l'automobile en Alsace a pour objectif de situer la Branche des services de l'automobile dans le contexte régional alsacien. Il vise également à en montrer les particularités, ainsi que les points communs avec la Branche sur la globalité du territoire français.

I) CONTEXTE GENERAL REGIONAL

Cette première partie a pour but de présenter quelques variables clés pour comprendre le contexte des services de l'automobile. Elle vise notamment à mettre en lien la démographie, le PIB, les revenus de la région et montrer l'impact que peuvent avoir ces variables sur l'utilisation des services de l'automobile, par exemple en termes de consommation et d'emploi dans les secteurs étudiés.

a) Situation démographique et sociale.

- *Une population croissante et vieillissante.*

L'Alsace compte début 2011 un peu plus de **1 860 000 habitants**, soit près de 3% de la population totale de la France métropolitaine. Avec **221 habitants au km²**, l'Alsace est la troisième région de France la plus densément peuplée, avec de fortes concentrations notamment au sein de la métropole Strasbourg-Illkirch-Shiltigheim. Mulhouse et Colmar constituent les deux autres villes importantes de la région avec une population supérieure à 100 000 habitants. Elles s'opposent aux zones rurales de la région, qui sont très peu denses en termes de population. Bien qu'ayant une densité de population deux fois supérieure à celle de la France (113 hab/km²), l'Alsace reste moins densément peuplée que les régions voisines en Suisse et en Allemagne. Parallèlement, c'est également la plus petite région de France en termes de superficie.

Depuis 1999, la population alsacienne a augmenté de près de 7,4% (+ 130 000 habitants). Sur la période 1999-2006, elle augmente de 11 700 habitants par an, soit un taux de croissance annuel moyen de **0,66 %**, soit très légèrement inférieur à la moyenne nationale (0,7%). Cette croissance ne se place plus l'Alsace dans le groupe de tête des régions françaises accroissant leur population, elle se classe désormais 11^{ème} (2^{ème} au précédent recensement). Toutefois, l'Alsace reste la région dont le dynamisme démographique demeure le plus élevé dans la France du Nord/Nord-Est et dans l'espace du Rhin supérieur. Elle est due aux deux tiers à un solde naturel positif alors que le solde migratoire, explique, quant à lui près d'un tiers de la croissance démographique.

L'âge moyen des Alsaciens est de **38,4 ans** (39,3 en France). Même s'il reste inférieur d'une année à celui des Français en général, les tranches d'âge les plus jeunes y sont toutes en recul : les moins de 20 ans, les 20-29 ans, les 30-39 ans ont diminué de plus d'un point depuis le dernier recensement. Dans le même temps, les 50-59 ans, eux, progressent de 2,5 points. Il s'agit des "générations nées au lendemain de la Seconde Guerre mondiale". Les moins de 25 ans représentent la même proportion de population que sur la France entière, à savoir 30,8%.

Les projections planifient une population au dessus des 2 millions d'habitants en 2030 avec un vieillissement marqué de la population. La part des plus de 60 ans passera ainsi de 19% en 2005 à plus de 28% en 2030. Ainsi, l'âge moyen estimé pour 2030 serait de 42,3 ans (42,7 ans pour la France).

- *Un territoire frontalier et migratoire*

Avec près de **150 km de frontière avec l'Allemagne et la Suisse**, l'Alsace constitue un territoire frontalier où les flux migratoires sont importants. Ainsi, en 2008, l'Alsace est la troisième région française concernant la part des immigrés dans la population (7,6%). Deux types d'immigration sont observées : celle de proximité (allemande, suisse, turque), et celle plus ancienne (Europe occidentale, Maghreb). De plus, une nouvelle immigration originaire d'Europe orientale, d'Afrique et d'Asie se développe. La communauté turque est la plus représentée avec près de 20% des immigrés. Sont ensuite représentés : les allemands (15%), les algériens (9%), les marocains (8%).

b) Economie - Marché du travail.

- *Une croissance en berne, industrie et secteur tertiaire très présents*

Début 2009, l'Alsace compte **900 000 actifs** pour un **taux d'activité de 73,4%**, soit un chiffre supérieur au taux de France métropolitaine (71,7%) (source : INSEE RP 2009).

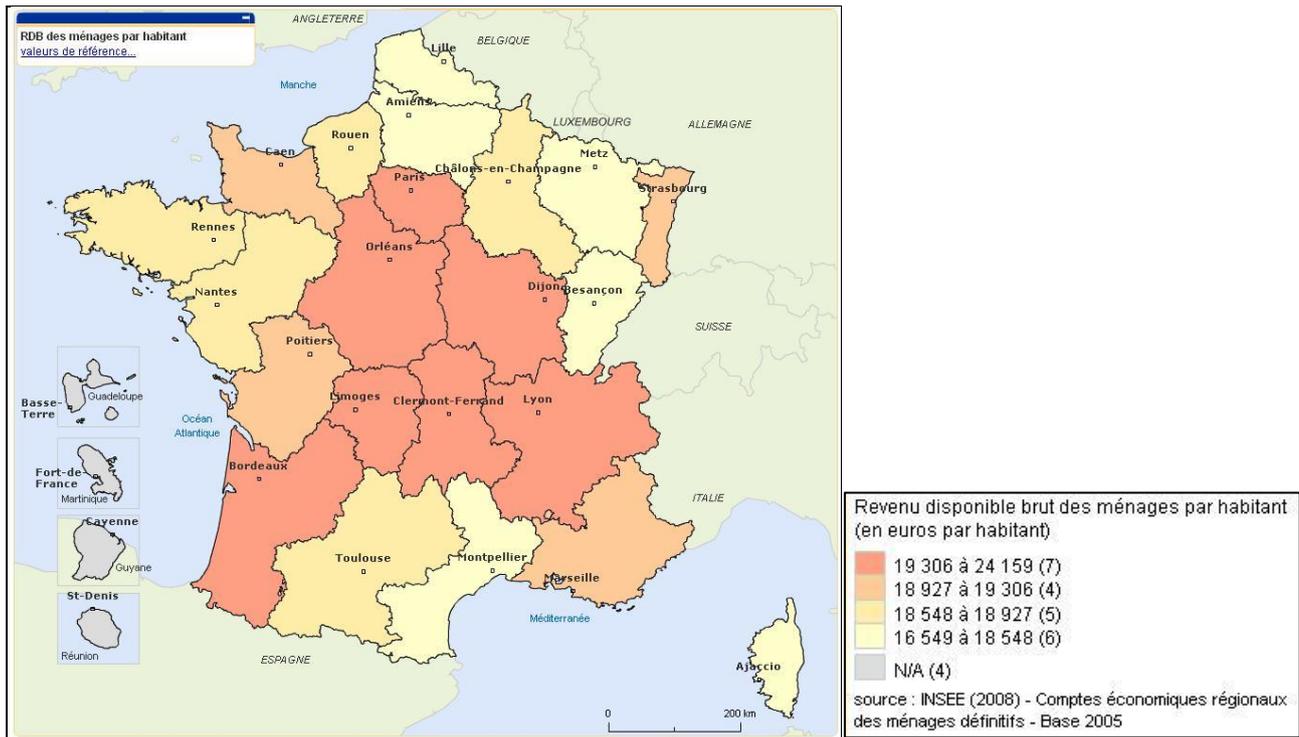
Avec une progression du PIB en volume de **3,9% depuis 2000**. La croissance du PIB en volume place l'Alsace en 18^{ème} position des régions françaises de 2000 à 2009, alors qu'elle figurait à la 6^{ème} place sur la décennie 1990-2000. Le PIB par habitant, pourtant relativement élevé (4^{ème} région française en 2009), se dégrade nettement sur les dix dernières années (-1,9%, contre +4,3% nationalement, 21^{ème} région française). Elle est précédée par la Picardie et la Lorraine, les régions industrielles du Grand Est perdant du terrain dans la concurrence régionale. L'évolution en 10 ans du PIB par emploi traduit également un affaiblissement substantiel de la région (1,6% contre 5,4% nationalement, 20^{ème} rang régional). Ce ralentissement de l'économie alsacienne s'observe également à l'échelle des régions européennes. Toutefois, l'augmentation de la population continue de soutenir favorablement l'économie alsacienne.

La région est très exportatrice, mais également très importatrice, ce qui place les échanges extérieurs à leur plus haut niveau jamais enregistré en 2011. Ainsi l'industrie (un quart des emplois), pilier économique de la région (2^{ème} région la plus industrialisée), a vu son chiffre d'affaires progresser en 2011 pour la 2^{ème} année consécutive. Les investissements restent en léger recul mais beaucoup moins prononcé comparativement aux deux années précédentes. Les industries principalement représentées sont : agricole, alimentaire, automobile, textile, équipement... Le tissu industriel alsacien reste toutefois très diversifié. La forte implantation étrangère dans l'industrie constatée montre que 35% des effectifs industriels travaillent pour un groupe étranger (double de la moyenne nationale). Parallèlement, est notée la relative absence de grands groupes multinationaux à capitaux majoritairement français. Les disciplines scientifiques telles les sciences de la vie et la chimie sont elles particulièrement bien représentées dans la région. Le secteur tertiaire marchand est désormais le principal moteur de la croissance. Il représente 2/3 des emplois de la région. Le BTP, lui, après deux années particulièrement difficiles, renoue aussi avec la croissance en 2011.

La dynamique exceptionnelle de création d'entreprises, qui a résulté de la mise en place en 2009 du statut d'auto-entrepreneur, s'atténue. En Alsace, 7 260 auto-entreprises ont été créées en 2011, soit 18 % de moins que l'année précédente et une diminution comparable à celle du niveau national. Ce mouvement, initié en 2010, semble être lié à des aménagements réglementaires plus contraignants (cotisations, obligations légales...). Dans le commerce, cette baisse est toutefois moins importante (-7,5%).

Les régions frontalières, à savoir celles de l'Allemagne et de la Suisse, connaissent, elles, une croissance plus favorable que celle enregistrée en Alsace. Aujourd'hui, ce sont plus de 65 000 alsaciens qui travaillent dans ces zones.

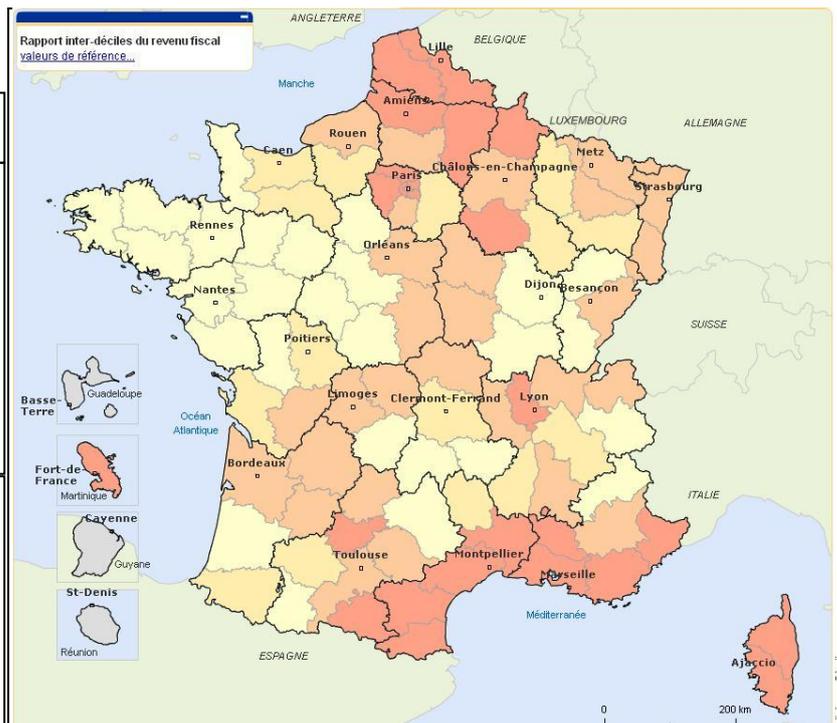
Le transport de marchandises, qui avait réagi négativement au début de la période de crise, semble progressivement remonter en termes de volume d'activité. (+1,7% entre 2010 et 2011).



- *Revenu disponible brut dans la moyenne, plusieurs classes de population en termes de ressources*

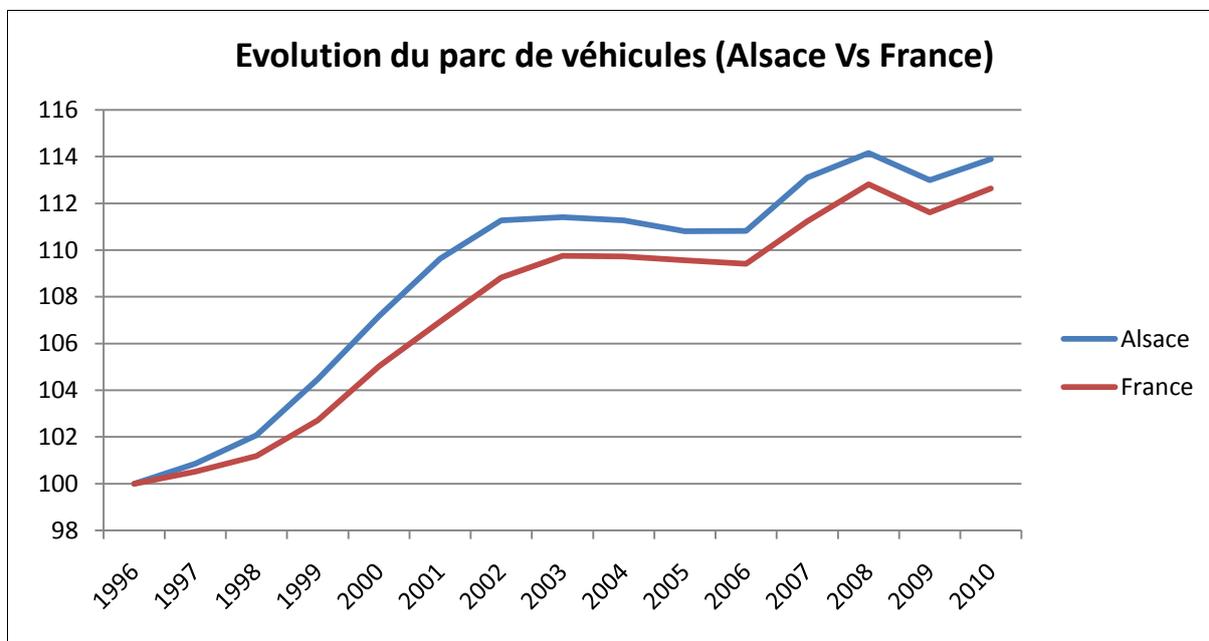
Le revenu disponible brut moyen par habitant des alsaciens (19 125€) se situe dans une fourchette légèrement supérieure à la moyenne nationale (18 866€ hors IDF). Néanmoins, la région est également marquée par des inégalités de revenus. Ces écarts induisent l'existence de catégories de population, dont une, plus aisée, est potentiellement consommatrice en biens et équipements neufs. Toutefois, ces constats tendent vers le fait que le potentiel d'acquisition de véhicules neufs est plutôt bon.

<p>Alsace = 5 France = 5.6</p>					
<p>NB : Le rapport inter-décile, ou ratio D9/D1 est un indicateur d'inégalité. C'est le rapport entre le neuvième décile (D9), niveau de salaires au-dessous duquel se trouvent 90% de salariés (ou au-dessous duquel se situent les 10% de salariés les mieux payés) et le premier décile (D1), c'est-à-dire le niveau de salaire au-dessous duquel se trouvent les 10% de salariés les moins payés.</p>					
<p>Rapport inter-déciles du revenu fiscal</p> <table border="1"> <tr> <td>5,4 à 26,2 (26)</td> </tr> <tr> <td>4,8 à 5,4 (29)</td> </tr> <tr> <td>4,5 à 4,8 (15)</td> </tr> <tr> <td>3,6 à 4,5 (27)</td> </tr> <tr> <td>N/A (3)</td> </tr> </table> <p>source : DGI, INSEE (revenus fiscaux localisés des ménages) (2009)</p>	5,4 à 26,2 (26)	4,8 à 5,4 (29)	4,5 à 4,8 (15)	3,6 à 4,5 (27)	N/A (3)
5,4 à 26,2 (26)					
4,8 à 5,4 (29)					
4,5 à 4,8 (15)					
3,6 à 4,5 (27)					
N/A (3)					



II) LA BRANCHE EN ALSACE

a) Le parc de véhicules et les immatriculations.



Véhicules de moins de 15 ans : source Ministère des Transports, base 100 en 1996

- *Un bon taux d'équipement, une croissance fluide*

L'Alsace dispose d'un parc de **965 000 véhicules de moins de 15 ans** au début de l'année 2010.

Après une bonne progression constatée à la fin des années 1990, une stagnation est observée au début des années 2000, à l'image de l'évolution du parc national. Depuis, l'évolution est plus irrégulière : après une année de baisse entre 2008 et 2009, le parc repart à la hausse en 2010. La densité automobile par habitant reflète **un bon taux d'équipement de la région avec 522 véhicules pour 1000 habitants.** (vs 500/1000 hab. en France) (Source : Ministère du transport, INSEE).

L'Alsace se trouve donc être une région assez « auto-dépendante », comme le montre également la part importante (plus qu'en France) du véhicule personnel dans le trajet domicile-travail. Ainsi, **74% des alsaciens utilisent leur véhicule pour se rendre au travail** contre 70% sur l'ensemble de la France. La faible part des transports en commun (10% contre 15% nationalement (ruralité du territoire, difficulté de mettre en œuvre un réseau de transport en commun efficace en dehors des agglomérations) explique aussi ce phénomène.

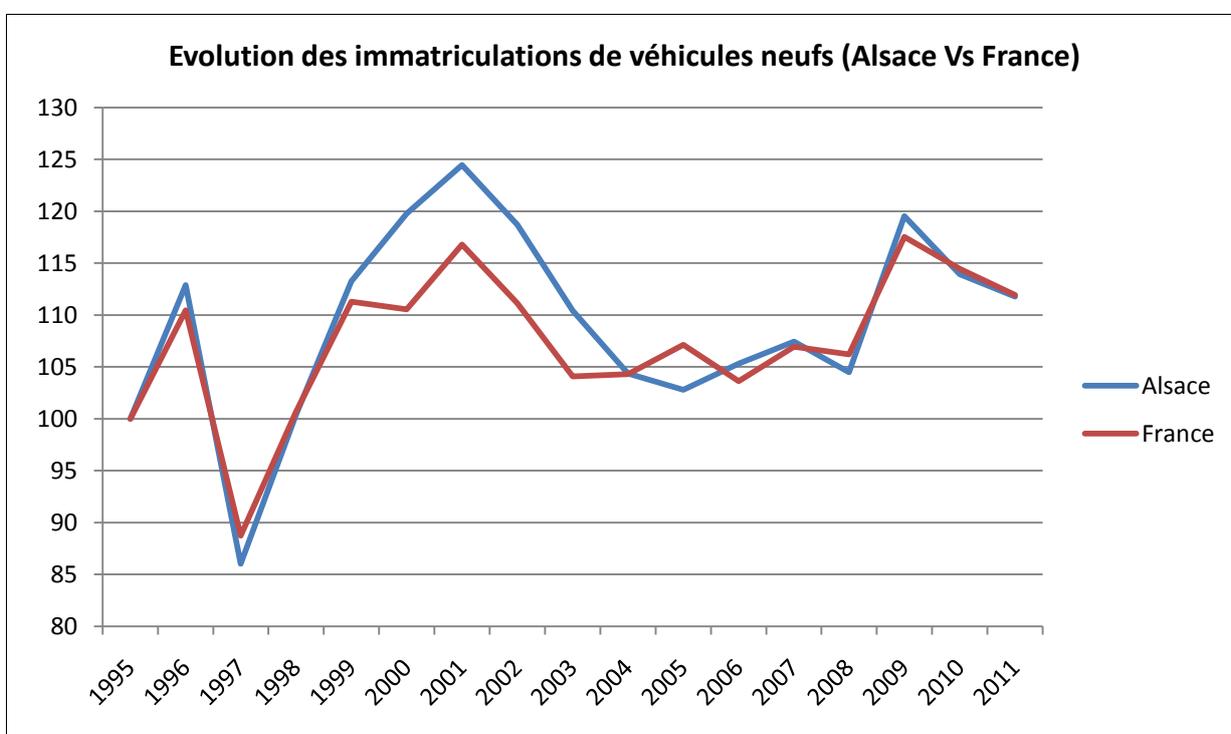
L'**âge moyen** du parc est de **8,1 ans** début 2010. Cette moyenne se retrouve être très légèrement inférieure à la moyenne nationale (source ministère transport). La structure du parc est elle aussi relativement identique à celle observée pour la France avec 2,4 véhicules de 8-15 ans pour 1 véhicule de moins de 4 ans. La part du parc de 11 à 15 ans est de 29,4% contre 30% en France. Ce qui se corrèle au contexte socio-économique de la région avec un revenu disponible brut moyen proche du niveau français.

- *Croissance des véhicules utilitaires et industriels*

Concernant le véhicule utilitaire, l'évolution en termes de parc est sensiblement identique à la situation française. Après un pic en 2007, on note une forte baisse en Alsace (- 7 500 véhicules), encore plus prononcée que sur l'ensemble du territoire (-5,7% contre -4,4%). Un rebond est toutefois observé en 2009 (+0,7%). Le taux de véhicules utilitaires par rapport aux véhicules légers est inférieur en Alsace que sur l'ensemble du territoire français. (13,1 VUL pour 100 VL en Alsace, 15,2 en France).

Le véhicule industriel connaissait lui une croissance jusqu'en 2008, bien qu'inférieure à celle observée sur l'ensemble du territoire français (+9% entre 2002 et 2008, +14% au niveau national). De 2008 à 2010, une baisse sensible du parc est enregistrée aussi bien en France qu'en Alsace (-11%). Néanmoins, le VI reste sous-représenté dans la globalité du parc en comparaison à l'ensemble du territoire français (1,36 VI pour 100 VL, contre 1,43 en France). On trouve, en Alsace, 1 salarié du VI, pour 21,3 véhicules recensés. Ce chiffre est de 20,9 pour la France (Source : Ministère des Transports)

- *Un renouvellement du parc important*



Source Ministère des Transports, base 100 en 1995

En 2011, L'Alsace a enregistré **63 044 immatriculations de véhicules neufs**. La période de forte croissance d'immatriculations de véhicules neufs enregistrée de 1999 à 2002 se retrouve être le moment où le chômage a connu une forte régression en Alsace (-2,7%). C'est également à cette période que l'emploi en Alsace dans le domaine du commerce automobile s'est le mieux porté sur les 15 dernières années (voir page 11).

Le ratio du nombre d'immatriculations de véhicules neufs par habitant est lui aussi révélateur de la dépendance du citoyen à la voiture particulière. Là où nationalement l'on compte 3,61 immatriculations de véhicules neufs pour 100 habitants en 2009, l'Alsace, elle, enregistre **3,64 immatriculations de véhicules neufs pour 100 habitants, soit un chiffre très proche de la moyenne française**. Ceci tend à renforcer la similitude entre le parc français et le parc alsacien dans sa structure et son renouvellement.

Les immatriculations de VO, sont elles, semblables aux chiffres observés en France avec une immatriculation pour 12 habitants, et une évolution en retrait de 2007 à 2009.

- *Des dispositions pour le développement du véhicule électrique*

Les immatriculations de véhicules électriques, encore marginales, ne représentaient, en 2009, qu'un pourcentage des immatriculations totales inférieur à 1%. L'Alsace, "qui souhaite devenir un territoire de référence dans le domaine des VE et accroître ainsi son attractivité", selon son président Philippe Richert, lance deux mesures pour booster la filière :

- **une aide régionale de 5 000 € par véhicule** attribuée aux particuliers, à partir du 1er janvier 2011. Cette prime complètera celle versée par l'Etat, du même montant, pour l'achat d'un VE (le montant de l'aide régionale est fixé à 20 % du coût d'acquisition TTC du véhicule, dans la limite de 5 000 € par véhicule). Les véhicules aidés seront dotés d'une motorisation 100% électrique. Exit donc les véhicules hybrides. En contrepartie de cette aide régionale, l'acheteur doit accepter l'installation à domicile et à ses frais, d'une prise de recharge du véhicule (coût évalué par la Région entre 1 000 et 2 000 euros).

L'objectif de l'Alsace affiché est d'aider l'achat de 500 véhicules électriques et atteindre ainsi un effet de seuil pour constituer un panel significatif de véritables usagers privés. Ces usagers seront fédérés dans un club d'utilisateurs qui permettra de recueillir des données techniques et comportementales. "Il faut qu'il y ait suffisamment de voitures électriques en circulation pour inciter l'installation d'infrastructures de recharge des batteries", observe l'élu régional.

- **200 000 euros pour l'appel à projet mobilité électrique** "parce qu'il est nécessaire de promouvoir de nouveaux usages plus collectifs du véhicule électrique, comme l'**auto-partage**, et d'expérimenter des solutions de mobilité incluant le véhicule électrique combiné aux transports publics", explique Philippe Richert. Ces projets devront aller au-delà de la simple acquisition de voitures électriques. Les porteurs de projets pourront être des collectivités, des opérateurs de transport, des entreprises, des prestataires de services. L'Appel à Manifestations d'Intérêt est ouvert jusqu'au 31 décembre 2012. Les projets seront présélectionnés par un jury présidé par la Région et auquel participeront également l'ADEME, la Caisse des Dépôts, Oseo, les Pôles Véhicule du Futur et Energivie ainsi que des autorités organisatrices des transports.

b) Emploi dans la Branche

1) Structure de l'emploi

- *Un poids de la Branche des services de l'automobile semblable à celui du national*

La Branche des services de l'automobile se retrouve également représentée en termes d'emploi en Alsace par rapport à l'ensemble du territoire français. On compte **2,5 emplois pour 100 dans la Branche en Alsace**, chiffre identique à la France métropolitaine

Répartition des salariés par secteur d'activité en Alsace

Secteur entreprise	Codes NAF	Nb salariés Alsace	% Alsace	Nb salariés France	% France
Commerce de véhicules	4511Z 4519Z	6 326	49,8%	188 915	45,4%
Réparation de véhicules	4520A 4520B	3 026	23,8%	115 066	27,6%
Commerce de détail d'équipements	4532Z	733	5,8%	25 082	6,0%
Station-service	4730Z	491	3,9%	19 451	4,7%
Cycles et Motocycles	4540Z 4764Z 9529Z	476	3,7%	14 028	3,4%
Contrôle technique	7120A	340	2,7%	11 506	2,8%
Enseignement	8553Z 8559B	1 000	7,9%	24 090	5,8%
Location courte durée	7711A 7739Z	262	2,1%	11 079	2,7%
Location longue durée	7711B	12	0,1%	2 329	0,6%
Démolisseurs	4677Z 4532Z	23	0,2%	2 614	0,6%
Parcs	5221Z	2	0,0%	2 276	0,5%
TOTAL		12 691	100%	416 436	100%

Source : Pôle Emploi 2010

- *Le commerce bien implanté, l'entretien-réparation moins représenté.*

Des différences apparaissent dans la répartition de la main d'œuvre en région Alsace par rapport à la structure nationale. **Ainsi, le nombre de salariés en commerce de véhicules est proportionnellement plus élevé que sur l'ensemble du territoire**, malgré un taux d'immatriculation de véhicules neufs par habitant identique à ce qui est observé nationalement. Une hypothèse envisagée est la présence dans la région d'importateurs de voitures en provenance d'Allemagne notamment. Le nombre d'auto-entrepreneurs créés en 2010 en Alsace tend à confirmer cette hypothèse puisqu'ils sont proportionnellement plus nombreux à s'être lancés dans cette activité en Alsace que sur le reste de la France (40,6% des auto-entreprises créées en 2010 l'étaient dans le commerce, 35,4% en France). De plus la situation économique est plutôt favorable à cette activité, avec un chômage moins important que la moyenne nationale et un revenu disponible brut par habitant supérieur, lui, à la moyenne française.

A l'inverse, **le secteur de l'entretien-réparation se retrouve lui sous-représenté en Alsace en comparaison à l'ensemble de la France**, et ceci malgré un âge moyen du parc sensiblement identique entre les deux zones géographiques. Sa progression reste néanmoins plus forte ces dernières années.

- *Une présence forte des auto-écoles, moins d'emploi dans les stations-services*

Par ailleurs, deux secteurs se dégagent car ils présentent des différences de poids des salariés selon que l'on observe la région Alsace ou l'ensemble du territoire français. Ainsi, **l'enseignement de la conduite** est particulièrement bien représenté en Alsace. Avec 2 points de plus que ce qui est observé nationalement, il constitue le troisième secteur d'activité de la Branche en termes d'emploi dans la région (4^{ème} en France).

A l'inverse, **les stations-services**, sont légèrement sous-représentées sur le territoire alsacien comparativement à la France. Pourtant, avec 0,059 salariés/km², l'Alsace affiche une concentration de salariés de stations-services nettement plus importante que la France métropolitaine (0,036). Cela traduit peut-être une certaine saturation du territoire pour cette activité, d'autant que la superficie de l'Alsace est limitée. Il ne s'agit ici a priori pas d'un problème frontalier (fuite des consommateurs vers les pays limitrophes pour se ravitailler) car le prix du carburant semble plus élevé en Allemagne.

- *Une majorité de petites entreprises*

En région Alsace et pour le CRA, **l'effectif moyen par entreprise (avec ou sans salarié) est de 4,4**, soit très proche de la moyenne nationale qui se situe à 4,5. Cela induit une **bonne proportion de petites entreprises**. Il s'avère que la région Alsace fait partie des régions qui observent que leurs parts d'entreprises de 0 salariés parmi l'ensemble des entreprises de la Branche sont plus importantes qu'en France. Ainsi, 49 % des entreprises alsaciennes de la Branche sont des 0 salariés contre 44% sur l'ensemble de la France.

- *Caractéristiques de l'emploi : une structure des CSP analogue à la situation française, plus de jeunes en emploi*

L'analyse des catégories socioprofessionnelles laisse apparaître peu de différences de structure des entreprises de la Branche entre la France et l'Alsace.

Par ailleurs, la pyramide des âges des salariés alsaciens montre une part de jeunes de moins de 25 ans égale à 19,3% de la population salariée totale de la Branche là où, nationalement, cette part atteint 17,1%. Par ailleurs, la part de salariés de plus de 55 ans est égale à 7,8% en Alsace, contre 9,1% en France. **Les salariés alsaciens de la Branche sont donc en moyenne plus jeunes que sur le reste de la France.**

- *Contexte : éléments prospectifs sur le commerce et la réparation*

Un élément est fondamental pour bien appréhender l'évolution de l'emploi dans le secteur : le commerce automobile, essentiellement composé des concessions, détruit de l'emploi depuis 2002. Alors que le secteur évoluait au gré des conjonctures nationales, la chute de l'emploi du commerce automobile est désormais structurelle et ce phénomène est antérieur à la crise économique de 2008. Dans le même temps l'emploi dans l'entretien et la réparation automobile (MRA, agents) progresse de façon lente mais régulière depuis l'arrivée du contrôle technique obligatoire en France en 1992.

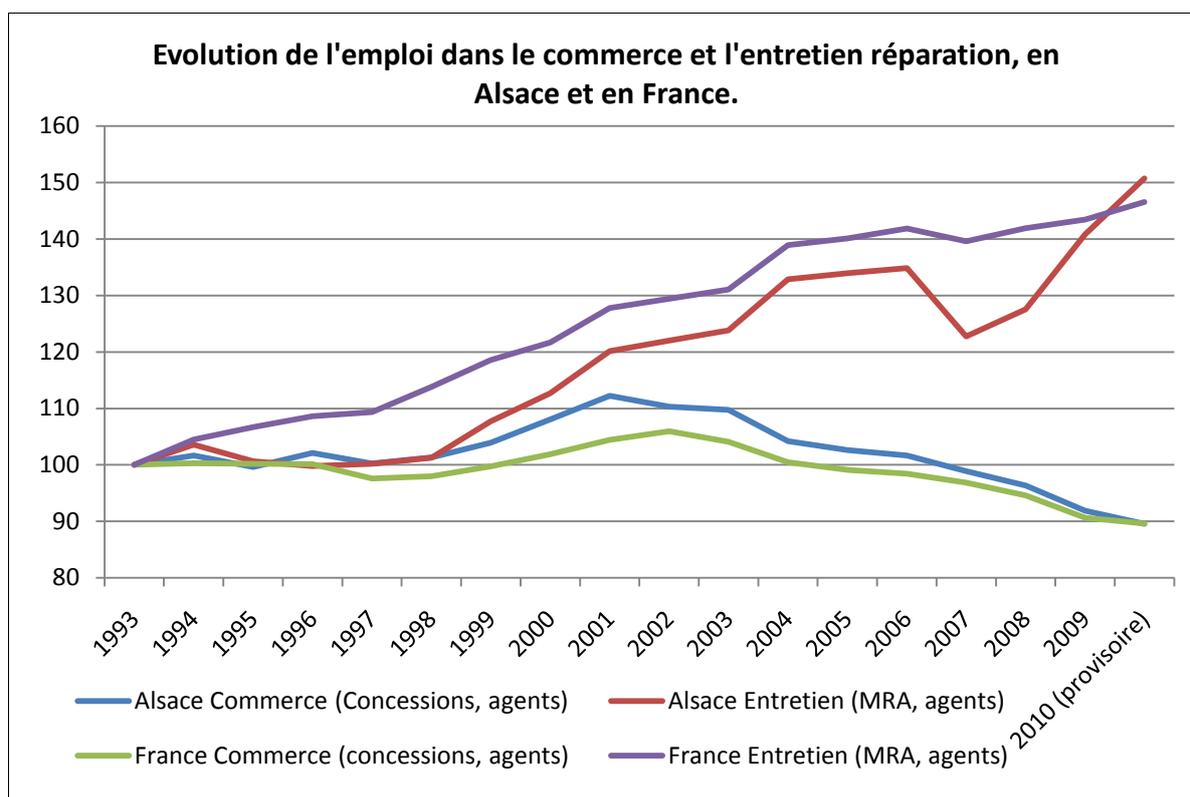
Les situations des deux secteurs semblent l'une et l'autre assez liées à une situation de paupérisation de l'usage des véhicules en France. La croissance de l'âge du parc en France semble être un indicateur clé pour interpréter l'évolution de l'emploi dans ces deux secteurs d'activité. Le parc vieillissant, la part des véhicules âgés réparés plutôt par de petits garages croît tandis que la part des véhicules sous garantie réparés plutôt en concession s'affaiblit.

Cette forme de maintenance tient à une variable fondamentale qui est le pouvoir d'achat des ménages dans son évolution conjoncturelle (croissance économique, crises pétrolières) et dans son évolution structurelle (répartition de la richesse, part des ménages aptes à acheter un véhicule neuf). L'intervention de l'Etat peut aussi représenter une variable structurante de l'évolution de l'emploi (contrôle technique obligatoires ; primes).

2) Les principales évolutions et enjeux de la Branche

- *Emploi salarié dans le commerce et la réparation automobile*

Globalement, on observe une augmentation du nombre de salariés à partir de 1998 jusqu'en 2001. Les deux secteurs connaissent dans cette période une croissance de leur emploi. Depuis, une baisse est enregistrée, **essentiellement due au commerce**, car le niveau d'emploi dans l'entretien, lui, continue de croître. Cette baisse globale est plus importante que celle enregistrée au niveau national.



Commerce : 4511Z, 4519Z - Entretien : 4520A, 4520B

Source : Pôle Emploi, base 100 en 1993

- *Les concessions en perte de vitesse*

Malgré une situation plutôt favorable au commerce automobile, celui-ci se retrouve aujourd'hui au même niveau d'évolution par rapport au constat national, et ce malgré une fin des années 90 qui a vu l'emploi progresser plus fortement en Alsace qu'en France. Aujourd'hui, nationalement, une baisse constante est enregistrée depuis 2002, et le secteur alsacien suit lui aussi cette trajectoire, mais de façon encore plus prononcée. **En 9 ans, plus de 20% des emplois du secteur ont été supprimés** (contre 15% sur l'ensemble de la France).

- *Progression de l'entretien-réparation*

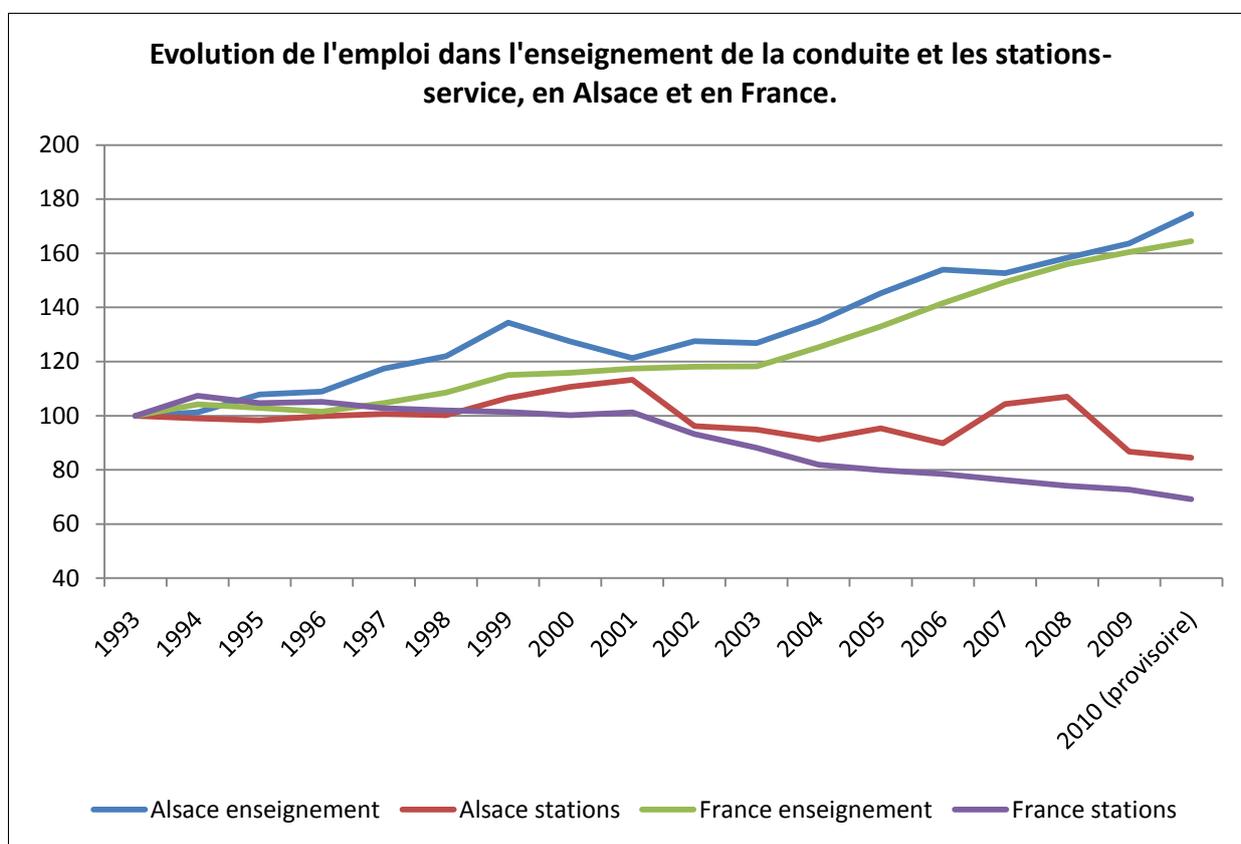
L'évolution de l'emploi dans la réparation et l'entretien automobile en Alsace est, elle, croissante. Globalement, le secteur progresse en termes de salariés (+49% entre 1998 et 2010) même si l'évolution n'est pas aussi constante que ce qui est observé nationalement. On observe un ralentissement voire une stagnation du nombre de salariés entre 2004 et 2006, période qui suit le début des années 2000 où le commerce et le nombre d'immatriculations de véhicules neufs se sont particulièrement bien portés. S'ensuit une forte baisse des effectifs en 2007 (-9%), avant que le secteur ne reparte en hausse

significative de ces salariés de 2008 à 2010 (+23%), une croissance qui dépasse alors celle constatée pour la France entière. **En Alsace, on observe qu'il y a 342 véhicules pour un salarié de l'entretien-réparation, ratio nettement plus fort que sur la France entière (290), ce qui laisse entrevoir des perspectives de croissance pour ce secteur, d'autant que l'âge moyen des véhicules est relativement âgé.**

- *Le secteur du VI sur une bonne dynamique*

Le secteur du VI ne semble pas suivre tout à fait la même trajectoire en termes de dynamisme des entreprises et de l'emploi. En effet, **l'emploi dans le commerce et l'entretien a progressé ces dernières années**, plus que dans d'autres régions françaises. Le nombre d'entreprises du transport n'a pas été trop affecté par la crise et l'activité du transport de marchandises, après avoir connu un creux au début de la crise, semble repartir à la hausse (+1,7% entre 2010 et 2011). De plus, l'Alsace constitue une forte zone de transit de véhicules industriels ce qui explique en partie l'évolution de l'emploi dans ces activités en particulier l'entretien.

- *Emploi salarié dans l'enseignement de la conduite et les stations-service*



Enseignement : 8553Z - Stations : 4730Z

Source : Pôle Emploi, base 100 en 1993

Le secteur de l'enseignement de la conduite ainsi que les stations-service, secteurs représentés différemment en Alsace en comparaison à la répartition de l'emploi sur l'ensemble du territoire français, connaissent des évolutions d'emploi relativement proches de celles constatées nationalement entre 1993 et 2010, avec toutefois quelques particularités à mentionner.

Ainsi, l'évolution de l'emploi dans les **stations-service** en Alsace suit la tendance observée sur le territoire national, à savoir une **baisse**. Néanmoins, l'évolution constatée en Alsace est moindre comparée à celle de la France. Elle est même **deux fois moins importante** puisque depuis 1993, les effectifs ont chuté de 30,9% en France, là où la baisse enregistrée en Alsace est de l'ordre de 15%. Par ailleurs, jusqu'en 2008, l'emploi dans les stations-service alsaciennes paraissait relativement stable, mais il a connu une dégradation entre 2008 et 2010 (-21%). Sur le territoire national, c'est une baisse constante qui est observée depuis 2001.

Le secteur de **l'enseignement de la conduite**, lui aussi, présente des similitudes en termes d'évolution de l'emploi, si l'on compare la globalité du pays à l'Alsace. **Une progression plus forte de ce secteur en Alsace est observée et ce, jusqu'en 2006, puis plus récemment, en 2010.** Depuis 1993, les effectifs dans ce secteur ont progressé de 74%, soit 10 points de plus que sur la globalité du territoire français. La part de jeunes dans la population, un peu plus forte en Alsace que sur la France entière, peut participer à expliquer ce léger surcroît d'activité.

c) Demandeurs d'emploi dans la Branche

Nombre de demandeurs d'emploi par Code ROME des professions de l'automobile en Alsace

<i>CODE ROME</i>	<i>2009</i>	<i>2011</i>	<i>Evolution 2009/2011</i>
Relation commerciale en vente de véhicules	122	125	2,5%
Mécanique automobile	695	621	-10,6%
Réparation de carrosserie	259	188	-27,4%
Réparation de cycles, motocycles et motoculteurs de loisirs	59	70	18,6%
Formation en conduite de véhicules	31	38	22,6%
Total général	1166	1042	-10,6%

Source : Pôle Emploi

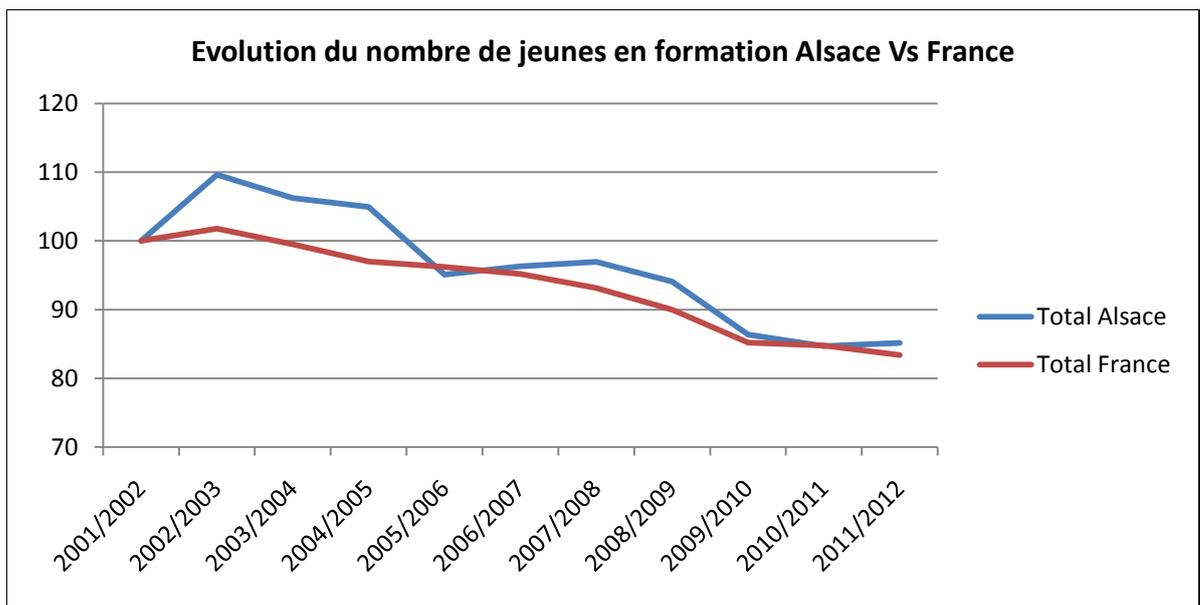
L'évolution du nombre de chômeurs des professions de l'automobile est nettement plus importante en Alsace que sur le reste du territoire français. Ainsi, le nombre de demandeurs d'emploi avait réduit de près de 30% entre 2005 et 2007 avant de connaître une forte remontée à partir de l'année 2008 due aux conséquences de la crise (dû aussi au changement de nomenclature). Depuis, ce chiffre a régressé et connu une stabilisation en 2011. **Entre 2001 et 2011, le volume de demandeurs d'emploi a quasiment doublé en Alsace là où il a augmenté de près de 20% au niveau national.**

En 2 ans, dans la région Alsace, le nombre de demandeurs d'emploi a diminué de 10%. Le secteur de l'entretien-réparation confirme sa bonne tenue de l'emploi avec une baisse supérieure à 10% des mécaniciens demandeurs d'emploi. Les carrossiers, ont, eux, connus, une baisse supérieure à 27%. Le nombre de vendeurs de véhicules demandeurs d'emploi s'est lui stabilisé depuis 2 ans (+2,5%).

d) La formation initiale dans les métiers de la Branche

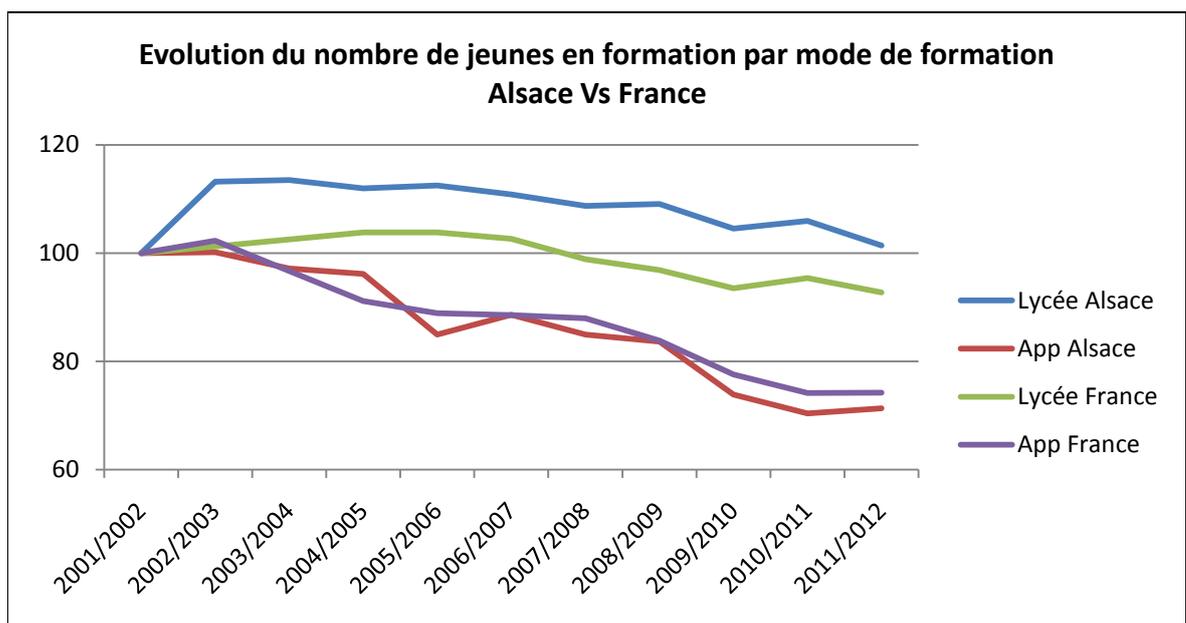
- *A l'image du national, une régression du nombre de jeunes en formation*

Depuis 10 ans, le nombre de jeunes en formation en Alsace dans les diplômes des spécialités de l'automobile est en net retrait. Même si une hausse du volume de jeunes avait été constatée au début des années 2000, la tendance est rapidement repartie à la baisse et est venue se calquer sur celle enregistrée en France. Ainsi, en 10 ans, une perte de l'ordre de 15% des effectifs a été enregistrée, soit une baisse un petit peu moins importante que celle observée en France (-16,6%). En 2011/2012, on compte 1 831 jeunes en formation initiale en Alsace.



Source : Géode, Base 100 en 2001/2002

- *Le statut scolaire en meilleure dynamique qu'en France, l'apprentissage en difficulté*



Source : Géode, Base 100 en 2001/2002

Le poids des lycées est proportionnellement moins important en Alsace qu'au niveau national. Cela se traduit dans la filière automobile puisque **44% des effectifs en formation en 2011/2012 (54% en France) sont des lycéens**. Pourtant, l'évolution des effectifs en lycée semble être la plus stable. En 10 ans, après avoir connu une progression puis une lente érosion, les effectifs ont progressé de +1,4%. **L'apprentissage**, semble, lui, en nettes difficultés dans cette région malgré sa bonne représentation en termes de volume de jeunes (45,3%). Son évolution en 10 ans montre **une tendance baissière supérieure à celle enregistrée en France** (-28,7% contre -25,8% en France). Néanmoins, une progression a été observée en 2011/2012 (+1,3%). Les contrats de professionnalisation sont eux, nettement plus présents dans cette région. Il s'agit de la région française pour laquelle ce mode de formation est le mieux représenté (10,8% des effectifs contre 4,5% en France). La région dispose de sept CFA et de quatre lycées qui proposent des formations consacrées à l'automobile.

Les formations dispensées le sont dans toutes les filières (VP, VI, Carrosserie, Cycles et motocycles, Vente). La répartition des effectifs par filière de formation est relativement proche de celle observée en France. Seuls les effectifs de la filière VI sont supérieurs à ce qui est observé nationalement (12,5% contre 8,1%), et ceux de la filière Cycles et motocycles inférieurs (3,7% contre 6,9%).

Le ratio (Nombre de formés/Nombre d'emploi dans la Branche) est lui aussi proche de ce qui est observé nationalement. En effet, globalement, le nombre de formés représente 14,7% du nombre total de postes occupés dans la Branche en 2010. **En Alsace, ce taux est très légèrement inférieur, avec 14,3 jeunes formés pour 100 postes occupés dans les différents secteurs de la Branche.**

- *Une bonne insertion générale, des difficultés d'insertion dans le CRA pour les lycéens*

Les taux d'emploi des lycéens alsaciens sont relativement bons. En 2007 et 2008, le taux d'emploi des lycéens alsaciens a été plus de 10 points supérieur à celui enregistré nationalement (66% de jeunes insérés en 2007/2008). **Néanmoins, ces lycéens alsaciens s'insèrent moins bien dans les entreprises du CRA** : 15,5% des lycéens s'insèrent dans une de ces entreprises contre 20,4% en France.

On assiste du côté de **l'apprentissage** également à une **insertion dans d'emploi**. Ainsi, plus de 2 apprentis/3 étaient employés suite à leurs formations automobiles en 2007/2008. Ce taux se trouve être légèrement supérieur à celui enregistré en France (69%). Cette tendance se confirme par le secteur d'activité d'insertion puisque **les apprentis sont légèrement plus recrutés par les entreprises du CRA alsaciennes**. 44% des apprentis atteignent ce secteur d'activité en 2008 contre 42,5% en France.

On constate donc que l'apprentissage en région Alsace connaît une situation difficile (baisse des effectifs, dégradation de l'insertion). Les lycées se portent mieux au vu des effectifs et des taux d'emploi. Néanmoins, l'insertion dans le CRA reste difficile pour ce mode de formation. Les contrats de professionnalisation représentent une part significative de la formation alsacienne (plus de 10%).

La situation de l'Alsace en matière de structure et d'emplois dans la Branche des services de l'automobile est proche de ce qui est observé nationalement.

Une dégradation de l'emploi est constatée dans le réseau des constructeurs (concessions), tandis que les MRA et petits agents offrent une très bonne résistance face au contexte économique.

La formation initiale, elle est impactée par les baisses d'effectifs en apprentissage alors que les lycées, eux, conservent mieux leur volumes de jeunes.

D'autre part, la région a mis en place un plan visant à favoriser le développement du véhicule électrique, directement pour les particuliers, ou dans le cadre de projets de mobilité urbaine.

Activités	Nouveaux code NAF (2008)	Ancien Code NAF (1992)
Commerce automobile	45.11Z Commerce de voitures et de véhicules automobiles légers (- de 3,5t)	50.1Z Commerce de Véhicules automobiles
	45.19Z Commerce d'autres véhicules automobiles (+ de 3,5t)	
Entretien et réparation automobile	45.20A Entretien et réparation de véhicules automobiles légers (- de 3,5t)	50.2Z Entretien et Réparation Automobile
	45.20B Entretien et réparation d'autres véhicules automobiles (+ de 3,5t)	
Commerce d'équipements automobiles	45.32Z Commerce de détail d'équipements automobiles	50.3B Commerce de Détails d'Équipements Automobile
Commerce de détail de carburant	47.30Z Commerce de détail de carburants en magasin spécialisé	50.5Z Commerce de détail de carburants
Commerce et réparation de cycles et motocycles	45.40Z Commerce et Réparation de motocycles	50.4Z Commerce et Réparation de motocycles
	47.64Z* Commerce de détail d'articles de sport en magasin spécialisé (exclusivement visé le commerce de bicyclettes)	52.4W Commerce de détail d'articles de sport et de loisir (uniquement le commerce de cycles)
	95.29Z* Réparation d'autres biens personnels et domestiques (exclusivement visés l'entretien et la réparation de bicyclettes)	52.7H Réparation d'articles personnels et domestiques (uniquement la réparation de cycles)
Contrôle technique	71.20A Contrôle technique automobile	74.3A Contrôle technique automobile
Ecoles de Conduite	85.53Z Enseignement de la conduite et centres de récupération des points du permis	80.4A Écoles de conduite
	85.59B* Autres enseignements (exclusivement visés les centres de formation des enseignants à la conduite et à la sécurité routière)	80.4C Formation des adultes et formation continue (uniquement les centres de formation de moniteurs de conduite)
Location Courte Durée	77.11A Location de courte durée de voitures et de véhicules automobiles légers	71.1A Location de courte durée de véhicules automobiles
	77.39Z* Location et location bail d'autres machines, équipements et biens matériels (exclusivement visés la location et la location bail d'auto-caravane et de motocycles)	71.2A Location d'autres matériels de transports terrestres (uniquement la location d'auto-caravane et de motocycles)
Location Longue Durée	77.11B Location de longue durée de voitures et de véhicules automobiles légers	71.1B Location de longue durée de véhicules automobiles
Démolisseurs - Recycleurs	46.77Z* Commerce de gros de déchets et débris (lorsque l'activité de récupération des pièces automobiles réutilisables, associée aux opérations de collecte, de reconditionnement, de stockage et de livraison, fait relever l'entreprise du commerce de gros de déchets et débris métalliques et non métalliques et de matériaux de récupération)	37.1Z Récupération de matières métalliques recyclables (uniquement démolisseurs automobile)
	45.32Z Commerce de détail d'équipements automobiles (lorsque l'activité de démontage et de recyclage de véhicules automobiles conduit essentiellement à vendre au détail des accessoires, pièces détachées et équipements d'occasion pour véhicules automobiles)	
Parcs de Stationnement	52.21Z* Services auxiliaires des transports terrestres (exclusivement visées l'exploitation de parcs, aires, garages et emplacements couverts ou non de stationnement pour véhicules)	63.2A Gestion d'infrastructures de transports terrestres (uniquement l'exploitation de parcs de stationnement)
Stations de Lavage	81.29B* Autres activités de nettoyage (exclusivement visé l'activité de nettoyage des véhicules, de préparation des véhicules neufs et de rénovation des véhicules d'occasion non effectuée chez le client)	74.7Z Activités de nettoyage (uniquement le nettoyage automobile)

*Codes NAF « partagés » avec d'autres activités susceptibles de relever d'une autre convention collective